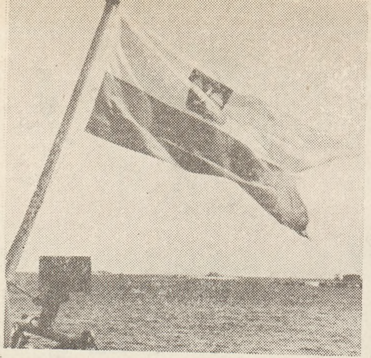
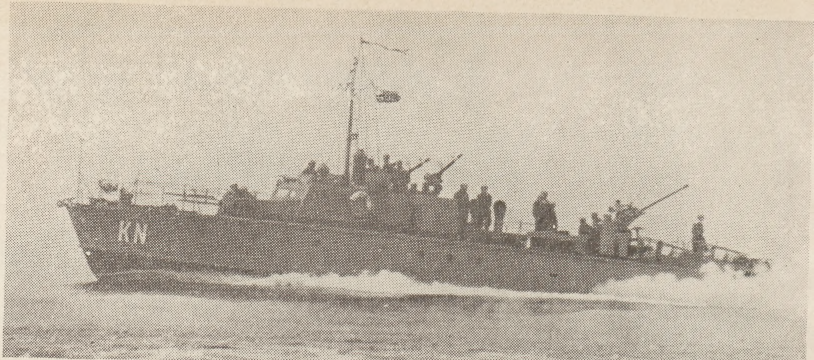
Święto Morza jest jednocześnie świętem Marynarki Wojennej — zbrojnego ramienia Ludu Polskiego na morzu. Wspólne święto jest symbolem powiązania siły zbrojnej na morzu z ogólnym interesem Narodu Polskiego w jego dążeniach do realizacji budownictwa socjalistycznej gospodarki morskiej.

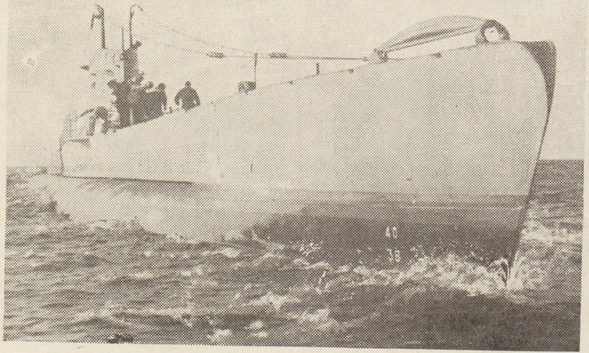
Jeden cel przyświeca marynarzom Marynarki Handlowej, stoczniowcom, robotnikom portowym i marynarzom wojennym. Do tego samego celu zdąża załoga statku handlowego, przedterminowo realizująca plan przewozu ładunków przez morza i oceany: do tego samego celu dążą stoczniowcy i robotnicy portowi, bijąc wszelkie rekordy budownictwa okrętowego i przeładunków w portach; do tego samego celu dążą marynarze wojenni, oczyszczając tory wodne od strasznej spuścizny wojennej — min i patrolując Bałtyk, stojąc na straży bezpieczeństwa naszej żeglugi i granicy morskiej. Wspólnym celem jest sprawiedliwy socjalistyczny ustrój społeczny, suwerenność i niepodległość naszego kraju i trwały pokój na świecie.

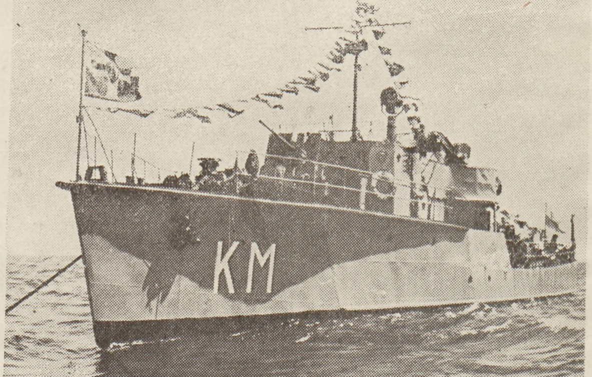
Kmdr Józef Urbanowicz
z-ca Dowódcy Marynarki Wojennej

NA OKŁADCE: Statek szkolny PCWM „Zew Morza" pod pełnymi żaglami
(fot. K. Komorowski)




KN


40
38


KM

ZAKOŃCZYLIŚMY KURSY KORESPONDENCYJNE

W poprzednim numerze po raz ostatni przed wakacjami umieszczone były formularze odpowiedzi dla uczestników kursu korespondencyjnego. Wracają one obecnie do redakcji, naklejone jak zwykle na kartki i wędrują do kartotek, gdzie dołączone zostaną do 7 poprzednich kartek zgromadzonych przy nazwisku niejednego z Was.

Kurs — jak zapowiedzieliśmy przy jego rozpoczęciu — kończy się niepostrzeżenie, bez rozdawania świadectw i uroczystego zamknięcia. Cel został osiągnięty. Chętni Czytelnicy otrzymali okazję do systematycznego uporządkowania najważniejszych wiadomości o morzu, co miało być dla wielu przygotowaniem do szkolnictwa morskiego. Kandydaci do PCWM, odpowiadający wymaganiom co do wieku, otrzymali formularz podania z zaświadczeniem o udziale w kursie korespondencyjnym, który miał zastąpić im kursy przysposobienia marynarskiego, organizowane tylko w większych miastach przez LM.

Zapewne zainteresuje Was zasięg naszego kursu. **Łącznie brało w nim udział około 1 600 czytelników z 535 miejscowości, w tym z 240 wsi.** Najwięcej uczestników dostarczyły województwa: Lubelskie, Warszawskie, Poznańskie i Gdańskie, najmniej — województwa: Białostockie, Łódzkie, Olsztyńskie i Szczecińskie. **Z miast wysunęła się na czoło Warszawa dzięki 48 kursantom przed Gdynią (45) i Wrocławiem (37).**

Kurs korespondencyjny przyniósł Wam ogólny pogląd na całość spraw morskich, ujęty w 8 tematach, które sobie pokrótce przypomnimy:

I. **Wybrzeże** — omówienie znaczenia morza i pracy ludzi, zatrudnionych w gospodarce morskiej.

II. **Żywioł morski** — zapoznanie się z morzem jako częścią przyrody i zjawiskami przyrodniczymi występującymi w związku z morzem.

III. **Statki morskie** — najważniejsze wiadomości o budowie, urządzeniu i rodzajach statków.

IV. **Praca załogi** — przegląd najważniejszych czynności załogi statku i wymaganych od niej kwalifikacji.

V. **Rybactwo morskie** — o połowie, przetwarzaniu i rozprowadzaniu ryb.

VI. **Stocznie** — omówienie tego podstawowego przemysłu morskiego.

VII. **Port** — opis urządzenia i wyposażenia portu oraz organizacji pracy w porcie.

VIII. **Marynarka Wojenna** — krótki przegląd typów okrętów, uzbrojenia i organizacji marynarki wojennej.

W związku z powyższymi tematami postawiono Wam ogółem około **200 pytań**, na które z kolei zostały udzielone odpowiedzi w formie omówień. Jednocześnie wykonaliście **40 zadań** związanych treścią z powyższymi tematami. Każdy z Was, kto przerobił podany materiał z łatwością zda egzamin z wiadomości o morzu na kursie w Ośrodku LM w lipcu. Z biegiem czasu zadania były rozwiązywane coraz lepiej, o czym świadczy następujące zestawienie:

oceny	I temat	VII temat
b. dobra	4%	45%
dobra	35%	47%
dostateczna	52%	8%
niedostateczna	9%	0

Dla tych wszystkich Czytelników, którym kurs wydał się za trudny, bo nie mieli możności zebrać wiadomości z poprzedniego rocznika „Młodego Żeglarza" uruchomiony został dodatkowo **kurs elementarny**, który objął 4 tematy:

I. **Morze** — połączony temat I i II poprzedniego kursu.

II. **Statek** — połączony temat III, IV i VI.

III. **Port** — odpowiadający tematowi VII.

IV. **Marynarka Wojenna** — wspólny z tematem VIII.

Przystępny artykuł z cyklu „Elementarz Morski" ułatwiał zorientowanie się w zakresie każdego tematu nowicjuszowi i umożliwiał wykorzystanie materiału objętego „omówieniami" kursu zasadniczego. Sprawdzeniem postępów było **20 zadań. Na poziomie elementarnym uczestniczyło w kursie około 35% ogólnej liczby zapisanych.**

Przed wyjazdem na Ośrodek LM trzeba przypomnieć sobie całość kursu, przejrzeć wszystkie pytania i powtórzyć zadania.

Wszystkie Wasze uwagi krytyczne, o które parokrotnie prosiliśmy — zostały rozpatrzone. Miło jest stwierdzić, że wszystkim bez wyjątku kurs korespondencyjny bardzo się podobał.

W bieżącym numerze „Młodego Żeglarza" nie znajdziecie formularza odpowiedzi, pytań, omówienia itp. Wzamian tego 3 strony zostały przeznaczone na przygotowanie Was do zajęć praktycznych na Ośrodkach LM przez podanie podstawowych wskazówek wiosłowania, manewrowania łodzią wiosłową, opisu łodzi, wyposażenia i obowiązujących komend.

Część Czytelników zetknęła się z tym już w r. ubiegłym, ale dla większości materiał ten jest nowością. Przyda się Wam bardzo na Ośrodku, dobrze też byłoby przerobić go wcześniej, żeby z kursu jak najwięcej wynieść korzyści.

Niech Wam dobrze się wiosłuje i dobrze zdaje egzaminy.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ

A. KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY

TEMAT 7

1. **Dlaczego w portach buduje się mola i baseny?**
   Mola i baseny buduje się po to, by zwiększyć długość nabrzeży, umożliwiając jednoczesny postój i przeładunek większej ilości statków.
2. **Przy jakim nabrzeżu musi być największa głębokość?**
   Przy nabrzeżu przeznaczonym dla transatlantyckich statków pasażerskich o wielkim tonażu i dużym zanurzeniu.
3. **Do czego służą i jak się nazywają dźwigi z rysunku na następnej stronie?**
   1. dźwig bramowy do drobnicy
   2. dźwig półbramowy do drobnicy
   3. dźwig bramowy do ładunków masowych
   4. dźwig mostowy do ładunków masowych.
4. **Jakie pływające jednostki pomocnicze niezbędne są w każdym porcie?**
   Kutry pilotowe, holowniki, motorówki cumowników, pogłębiarki, statki przeciwpożarowe, pływające stacje bunkrowe, małe zbiornikowce dostarczające wodę do picia, motorówki celne, sanitarne i ratownicze.
5. **W jakiej kolejności były uruchomione po wojnie porty polskie?**
   Gdynia, Gdańsk, Szczecin i Świnoujście, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg.

TEMAT 8

1. **Wymień rodzaje min, używanych w ostatniej wojnie.**
   W ostatniej wojnie używano 4 rodzajów min: dotykowych — wybuchających od uderzenia; magnetycznych — wybuchających pod wpływem sił magnetycznych przepływającego blisko statku stalowego; akustycznych — wybuchających pod wpływem dźwięku wydawanego przez obracające się śruby okrętowe oraz ciśnieniowych — wybuchających pod wpływem ciśnienia spiętrzonej wody przed dziobem statku.
2. **Na czym polegają najnowsze udoskonalenia okrętów podwodnych?**
   Najnowsze udoskonalenia okrętów podwodnych polegają na zastosowaniu turbiny pędzonej wodorem, pozwalającej rozwijać szybkość ponad 20 węzłów pod wodą.
3. **Czym się wsławił okręt podwodny „Orzeł"?**
   Okręt podwodny „Orzeł" wsławił się we wrześniu 1939 ucieczką z Tallina i przedarciem się bez map przez cieśniny duńskie na Morze Północne.

B. ELEMENTARZ MORSKI

TEMAT 3

1. **Co to jest molo?**
   Molo — to sztucznie wybudowany występ lądu otoczony z 3 stron wodą.
2. **Po co buduje się falochrony?**
   Falochrony mają zadanie osłaniać wody portowe przed falami otwartego morza.
3. **Na czym polega zadanie pilota?**
   Pilot — znający dobrze port i obowiązujące w nim przepisy — wprowadza statki do portu i wyprowadza je z portu, udzielając wskazówek kapitanowi.
4. **Jak musi być wyposażone nabrzeże przeznaczone do przeładunku drobnicy?**
   Na nabrzeżu do przeładunku drobnicy muszą być dojazdy kolejowe i samochodowe, dźwigi drobnicowe oraz magazyny.
5. **Co musi się znajdować na nabrzeżu przeznaczonym do przeładunku węgla?**
   Nabrzeże do przeładunku węgla musi być wyposażone w dźwigi z chwytakami, muszą przebiegać przy nim tory kolejowe, pożądane są wywrotnice wagonów i urządzenia taśmowe.

TEMAT 4

1. **Jakie są różnice między pancernikiem a krążownikiem?**
   Pancernik jest okrętem o największych rozmiarach, posiada działa największego kalibru i gruby pancerz, a krążownik ma mniejsze rozmiary, mniejszy kaliber dział i znacznie cieńszy pancerz, ale za to jest szybszy od pancernika.
2. **Czym się różni trauler od trałowca?**
   Trauler to statek rybacki przystosowany do łowienia ryb przy pomocy włoka, natomiast trałowiec to okręt przystosowany do usuwania min z obszarów morskich.
3. **W jaki sposób Związek Radziecki dopomógł w tworzeniu się polskiej Ludowej Marynarki Wojennej?**
   Związek Radziecki dopomógł w tworzeniu się polskiej Ludowej Marynarki Wojennej przez ofiarowanie nam okrętów i przysłanie instruktorów.

Młodzi jungowie śledzą na globusie trasy swoich przyszłych rejsów
fot. K. Komorowski

REZULTATY

Trzecie zagadnienie — całkowicie jeszcze nie rozwiązane — to, po odpowiedniej selekcji egzaminacyjnej — opieka nad racjonalnym wykorzystaniem wyszkolonych kadr pracowników morza. Należy skończyć z wypadkami przyjmowania do floty ludzi nie wyszkolonych i dawania im pierwszeństwa przed absolwentami szkół i kursów morskich.

Rzecz jasna, że tutaj należy pochwalić się tymi dziesiątkami ludzi, którzy po właściwym przeszkoleniu w uczelniach morskich, znaleźli odpowiednie stanowiska w naszej flocie handlowej i rybackiej. Szereg absolwentów PCWM ukończyło już nawet kurs poruczników żeglugi małej — rybackiej. Wśród nich znajduje się Tadeusz Brzeziński, który jest dziś szyprem na traulerze „Saturn" i Józef Piska, który na kursie otrzymał I lokatę.

Sukcesem jest również, że spośród absolwentów PSJ dotychczas już jeden ukończył również kurs poruczników żeglugi przybrzeżnej, co w zasadzie jest jeszcze nieosiągalne dla szeregu innych zdolnych absolwentów, ze względu na wymagane warunki (staż pływania itd.).

Uwagi zawarte tutaj nie objęły, rzecz jasna, całokształtu zagadnień polityki kadr na tym odcinku i nie zanalizowały dostatecznie wszystkich osiągnięć i zauważonych braków. Podsumowując jednak te wnioski, należy stwierdzić, że PCWM ma na swoim koncie poważne sukcesy, wymagać jednak możemy i musimy jeszcze większych — co niewątpliwie nastąpi.

Aby jednak w pełni zrealizować te zadania, należy całkowicie przyswoić sobie wytyczne IV Plenum KC PZPR i śmiało, a równocześnie planowo je realizować. Należy przy tym pamiętać, że obowiązek, który w związku z tym na nas spoczywa — nie jest obowiązkiem na dziś ani na jutro, ale stanowi stały warunek zwycięstwa w bitwie o socjalizm. Słuszna, pojęta po partyjnemu polityka kadr — to gwarancja zrealizowania planu 6-letniego na naszym morskim odcinku.

„Trzeba nareszcie zrozumieć — powiedział Józef Stalin w okresie kiedy w ZSRR wzniosła się fala socjalistycznej ofensywy — że ze wszystkich istniejących na świecie cennych kapitałów — najcenniejszym i najbardziej decydującym kapitałem są ludzie, kadry. Należy zrozumieć, że w naszych obecnych warunkach kadry decydują o wszystkim".

SŁAWOMIR SIERECKI

MŁODZI – BUDUJCIE STATKI!

Już dawno przestano mówić młodym o romantyce morza, o pełnych przygód podróżach morskich w dalekie kraje; o łatwym, bujnym, awanturniczym życiu marynarza. Dziś mówi się im o mozolnym trudzie pracowitego dnia rybaka, marynarza, pracownika portu a pomimo to szeregi coraz nowe, coraz liczniejsze napływają z całego kraju, by wypełnić Szkołę Rybaków Morskich i Szkołę Jungów, Państwowe Szkoły Morskie i Szkołę Handlu Morskiego. Coraz jaśniej widzą młodzi całego kraju urok morza w codziennym trudzie dźwigowego, trymera, mechanika okrętowego, marynarza i rybaka. Tak to na zdrowych podstawach powstaje trwała więź między krajem a morzem, buduje się nowa psychika człowieka morza i przymorza. Tu już dokonano olbrzymiego dzieła, przebyto olbrzymi szmat drogi. Ale jak mało, bardzo mało wiedzą starzy i młodzi często o tym, że aby marynarz miał na czym pływać i przewozić na przestrzeni tysięcy mil produkty naszej gospodarki, aby oczy nasze radował przepiękny kształt motorowca drobnicowego, pracowita sylwetka rudowęglowca, łupina kutra rybackiego zapadającego się w bruzdę fali, czy też zwięzła linia traulera dalekomorskiego — musi je ktoś, gdzieś zbudować.

Właśnie to, kto to zrobi i jak — tak mało, bardzo mało interesowało dotychczas młodych. Tak niewielu ich poświęciło się olbrzymiemu zadaniu budowania własnymi rękoma morskiej floty Polski. Przecież nim statek popłynął w pierwszy rejs był masą jednakich zwykłych blach stojących w magazynie, był milionem nitów i elektrod, był dziesiątkiem i tysiącem różnych maszyn, aparatów, rur, zaworów, sztab żelaza i lin, stosem desek i bali. Przecież ktoś te proste blachy stalowe przemyślnie powyginał i spoił, przyczepił do olbrzymich stalowych żeber i zrobił kształtne pudło. Ktoś w to pudło poustawiał bezładnie dotąd stojące maszyny i aparaty, przemądrze je połączył rurami i drutami i puścił w ruch, w pierwszy rejs próbny.

To wszystko działo się i dzieje na stoczni u nas w kraju w Gdańsku, Gdyni czy Szczecinie. To wszystko zrobił i robi taki sam robociarz jak ten, który pracuje w hucie na Śląsku, w łódzkiej tkalni, na murach budującej się Warszawy, w majątku PGR-u, czy w spółdzielni produkcyjnej. Tą robotą kierował i kieruje podobny mu technik i inżynier.

Ale wszyscy oni z troską spoglądają poza siebie i mówią:

— Mało nas, mało młodych. Przed nami olbrzymie zadania postawione nam przez Plan Sześcioletni. Musimy wybudować setki tysięcy ton liczącą flotę a brak nowych sił, za mało nowych fachowców.

Szkoły i kursy stoczniowe czekają na młodzież z całego kraju. Stoczniowcy wzywają:

— MŁODZI, BUDUJCIE STATKI! *E. Król*

(dokończenie ze str. 19)

tecznie odejdzie, zakładamy wszystkie wiosła i wychodzimy tyłem na wolną wodę (rys. 20). Chcąc wykonać łodzią obrót w miejscu np. w prawo, dajemy ster na prawą burtę i komendę „prawa wstecz" „lewa naprzód" pamiętając o tym, że ciągnący do przodu będą ciągnęli silniej. Dlatego musimy albo przerwać od czasu do czasu pracę lewej burty, albo kazać lewej burcie wiosłować słabiej (rys. 21).

Dobijając do nabrzeża czy do boi, trzeba o ile to możliwe starać się dochodzić zawsze pod wiatr, przy czym przy dobijaniu do boi łódź powinna się zatrzymać w odległości 50 cm od boi.

Szkoląc sterników łodzi wiosłowych, należy często rozmyślnie pozostawiać ster w magazynie, a wszystkie manewry wykonywać tylko i wyłącznie na wiosłach. Pozwoli to doskonale opanować technikę manewrowania tak bardzo przydatną przy manewrowaniu ciężkimi, wiosłowymi łodziami na małych szybkościach, przy których ster słabo działa.

ŁÓDŹ 10-WIOSŁOWA i JEJ WYPOSAŻENIE

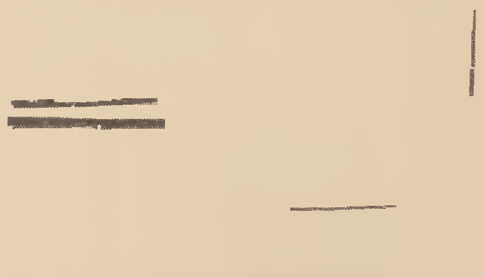
Zajmiemy się opisem łodzi 10-wiosłowej używanej do szkolenia w PCWM i wprowadzonej jako podstawowy sprzęt szkoleniowy w Ośrodkach Żeglarskich Ligi Morskiej. Łódź ta spełnia 2 podstawowe warunki: 1) bezpieczeństwo ćwiczącej, a nie zawsze doświadczonej młodzieży; 2) wszechstronność pozwalającą używać tej samej jednostki do ćwiczeń w wiosłowaniu i żeglowaniu.

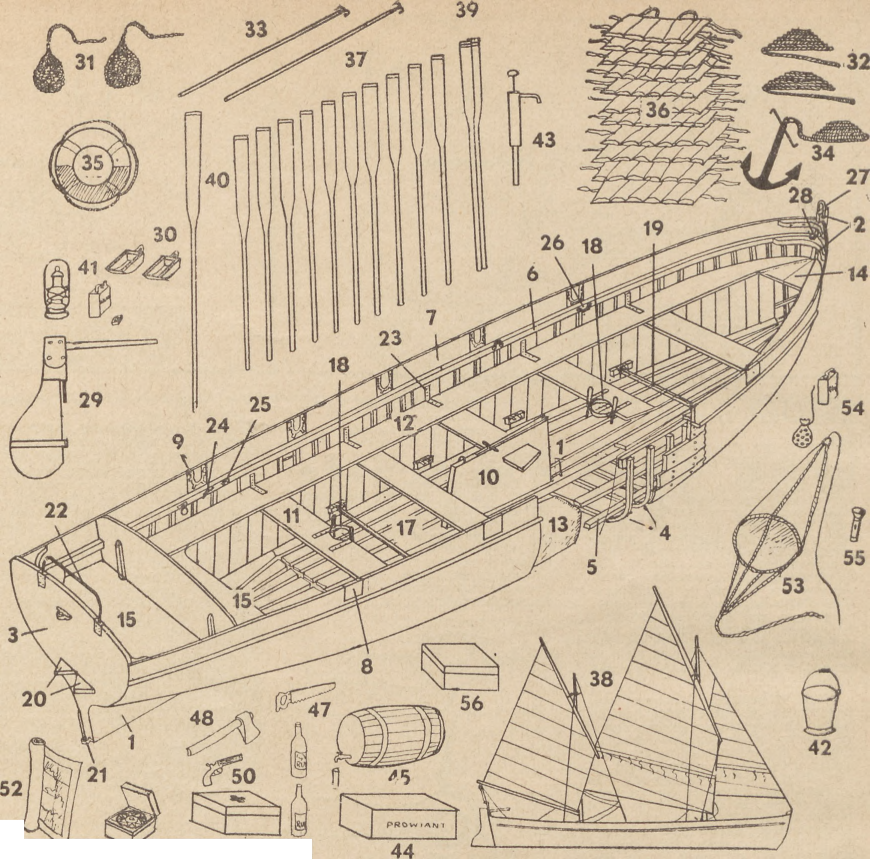
Kręgosłupem łodzi jest belka drewniana odpowiednio oprofilowana zwana kilem (1), która na dziobie jest złączona za pomocą kolana z pionową belką — stewą przednią (2). Tylna część łodzi — tzw. rufa — zamknięta jest płaską deską „trańcem" albo „pawężą" (3). W poprzek kilu umieszczone są co 20 cm gięte w kształcie literu U listwy dębowe zwane żebrami (4). W partiach bardziej od kilu oddalonych żebra połączone są listwami zwanymi wzdłużnikami — obłowym (5) i burtowym (6). Wzdłużniki i kil stanowią podłużne wiązania szkieletu, żebra zaś wiązania poprzeczne. Całość pokrywa się deskami, czyli — mówiąc fachowo — „poszywa" klepkami, mocując klepki do szkieletu miedzianymi gwoździami, a do kilu, pawęży i stewy przedniej, wkrętkami drewnianymi, mosiężnymi lub żelaznymi cynkowanymi. Klepki dotykają się tworząc gładką powierzchnię; jest to poszycie „na styk". Poszycie kończy się na wzdłużniku burtowym, ponad który wystaje jeszcze jedna klepka zwana nadburciem (7), w której wycięte są kwadratowe otwory zamykane zastawkami (8). W otworach tych wprawione są dulki stałe (9) aluminiowe, mosiężne wzgl. żelazne cynkowane. Mniej więcej pośrodku szalupy wbudowana jest skrzynka mieczowa z mieczem opuszczanym pod dno łodzi w czasie żeglowania (10). Szalupa posiada poprzeczne ławy wioślarskie (11), ławki wzdłużne (12), pod którymi umieszczamy zbiorniki powietrza (13) w celu uczynienia jej niezatapialną oraz na dziobie — ławkę przednią (14), a na rufie — ławkę tylną (15), na której znajduje się oparcie (16). Na dnie łodzi znajduje się wyjmowana podłoga (17). W ławach — drugiej od dziobu i drugiej od rufy — znajdują się otwory (18) dla osadzenia masztów. Nad podłogą umieszczone są podpórki dla nóg wioślarzy (19). Na zewnętrznej ścianie pawęży przymocowane są dwa trójkątne klocki (20) ograniczające ruchy steru do 45° w każdą stronę. Łódź zaopatrzona jest w cały szereg okuć, jak okucia sterowe (21), wodzik do szkotów bezana (22), dulki (9), kątowniki usztywniające (23), knagi do mocowania cum i szkotów (24), ucha wantowe (25), okucia jarzma masztu z pachołkami (18), kipy do szkotów foka (26), ucho sztagowe (27), ucho cumowe (28).

Z kolei przejdziemy do niezmiernie ważnej rzeczy, mianowicie do wyposażenia. Możemy je zasadniczo podzielić na dwie grupy — zależnie od przeznaczenia łodzi: a) wyposażenie **ćwiczebne;** b) wyposażenie **ratunkowe.** Do wyposażenia ćwiczebnego należy ster (29), dwa czerpaki (30), dwa odbijacze (31), dwie cumy (32), dwa bosaki (33), kotwica z liną (34), koło ratunkowe (35), 11 pasów ratunkowych (36), 10 wioseł (37), dwa maszty z olinowaniem i trzy żagle z drzewcami (38). Nie znaczy to abyśmy na ćwiczenia wioślarskie musieli koniecznie zabierać maszty i żagle, które wtedy raczej zawadzają. Jednak na ćwiczenia w żeglowaniu dobrze jest zabrać wiosła, aby w razie uszkodzenia takielunku czy ciszy, móc dojść do portu. Z wymienionym powyżej wyposażeniem możemy spokojnie kręcić się w pobliżu portu, pewni, że w razie zmiany pogody, w każdej chwili możemy powrócić. Jednak jeżeli szalupa ma odbywać dalsze rejsy, powinna być wyposażona tak, jak szalupa ratunkowa. Do wyposażenia, które wymieniliśmy poprzednio dochodzą jeszcze dwa zapasowe wiosła (39), wiosło sterowe (40), latarnia niegasnąca na wietrze (tzw. „nietoperz") z bańką nafty oraz zapałki sztormowe (41), wiadro (42), pompa (43), prowiant (44), beczka z wodą i miarka do wody (45), rum (46), piła (47), siekiera (48), apteczka (49), rakietnica z nabojami (50), kompas skrzynkowy (51), mapy (52), dryfkotwa (53), worek pakuł i bańka na olej (54), latarka elektryczna (55), skrzynka z narzędziami i materiałami do napraw prowizorycznych (56). Dobrze jest posiadać jeszcze tent, czyli brezent, pod którym schować się można w razie długotrwałej niepogody.

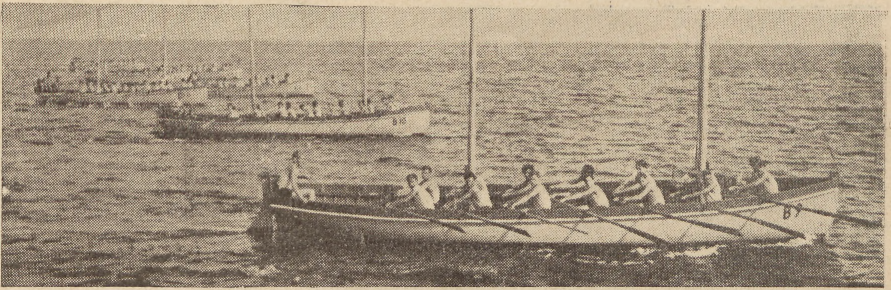
E. JANKOWSKI

rys. C. Zborowski i A. Pluciński
fot. K. Komorowski





31
33
39
37
32
36
43
34
35
40
27
28
2
19
30
26
18
41
14
6
7
29
23
18
12
54
9
24
25
1
10
22
11
17
13
4
5
53
55
15
15
3
8
56
38
20
47
48
1
21
45
42
50
52
PROWIANT
44


B 7

NA MORSKIM HORYZONCIE

ŻYCIE PORTÓW

Robotnicy portowi w ramach szlachetnego współzawodnictwa w dalszym ciągu przyspieszają czas za- i wyładunku statków, bijąc w tej dziedzinie coraz to nowe rekordy i wyrabiając polskim portom wspaniałą opinię u zagranicznych armatorów. Oto kilka nowych osiągnięć klasy robotniczej Wybrzeża:

Statek ratowniczy „Smok" prowadzi prace mające na celu podniesienie z dna wraku pancernika niemieckiego „Gneisenau", blokującego jedno z wejść do portu w Gdyni

Dzięki szybkościowej metodzie pracy przy obsługiwaniu statków zawijających do Szczecina — załoga portu bije dotychczasowe rekordy wydajności i skraca wydatnie czas obsługi poszczególnych jednostek. Ostatnio załoga nabrzeża Gliwickiego, przy załadowywaniu metodą szybkościową duńskiego statku „Diana" uzyskała doskonałe wyniki: przewidziany czas załadunku 134,5 godz. skrócono do 16,5 godz., zaoszczędzając 118 godz. Trymerzy i dźwigowi Wisłoujścia zobowiązali się załadować statek fiński „Nagu" w ciągu 5 godzin. Dozwolony czas załadunku wynosił 84 godziny. Dzięki wspaniałej postawie robotników załadunek ten został wykonany w ciągu 3 godzin. Jednocześnie z powyższym postanowieniem robotnicy Wisłoujścia powzięli zobowiązanie załadowania drugiego fińskiego statku „Nina" w ciągu 14 godzin zamiast w dopuszczalnych 108 godz. Postanowienie to wykonane zostało ze znaczną nadwyżką, bowiem faktyczny czas pracy wyniósł tylko 10 godzin i 25 minut.

W związku ze znacznym skróceniem postojów statków w naszych portach do zarządów portów Gdańsk/Gdynia oraz Szczecin napływają liczne podziękowania od zagranicznych armatorów i kapitanów. M. in. kapitan szwedzkiego statku „Helga Smith" skierował do ZPPG list, w którym wyraża uznanie dla polskich robotników portowych za szybki i sprawny wyładunek statku, dokonany w porcie gdyńskim. Wyniki osiągnięte przy tej pracy przez polskich robotników portowych przekroczyły — jak pisze kpt. Ernst Svensson — jego daleko idące oczekiwania.

Prace przy odbudowie gdyńskich falochronów zbliżają się szybko ku końcowi. Na zdjęciu: betoniarka pływająca przy pracy

We wszystkich małych portach polskiego wybrzeża przeprowadzane są prace, których celem jest dostosowanie tych portów do zadań planu sześcioletniego. Jak wiadomo — w ramach planu trzyletniego małe nasze porty przeprowadzały załadunek węgla. Obecnie nastawia się je na obsługę najbliższego zaplecza, a więc raczej na przeładunek drobnicy, szczególnie płodów rolnych. W tym kierunku idą wszystkie inwestycje w Kołobrzegu, Ustce i Darłowie. Porty te posiadają silosy zbożowe oraz magazyny pozwalające na składowanie drobnicy. Jeśli chodzi o Ustkę to rozważana jest obecnie możliwość skierowania przez ten port także eksportu drzewa. Duże lasy na zapleczu Ustki oraz wielkie tartaki w pobliskim Słupsku — predestynują ów port do tego rodzaju pracy.

Niezależnie od prac inwestycyjnych, na terenie wszystkich małych portów przeprowadzane są intensywne roboty, mające na celu zlikwidowanie szkód posztormowych. Prace te obejmują przede wszystkim zabezpieczenie falochronów oraz głowic i wykonywane są systemem gospodarczym. Równolegle do prac remontowych dokonywane jest sondowanie portów, stanowiące krok wstępny do robót pogłębiarskich. Kontynuowana jest także akcja dalszego oczyszczania basenów portowych z wraków.

W pierwszej fazie odbudowy i rozbudowy portu szczecińskiego zwrócono szczególną uwagę na przystosowanie tego portu do przeładunków masowych. Od dłuższego jednakże już czasu przeprowadza się również znaczne inwestycje w zakresie rozbudowy nowego portu drobnicowego. W tym celu budowane są nowe nabrzeża, magazyny drobnicowe itp. Obroty drobnicą przyczyniają się do rozbudowy stałych linii regularnych z innymi portami. W chwili obecnej Szczecin posiada 9 stałych linii i praktycznie jest połączony ze wszystkimi ważniejszymi portami świata za pośrednictwem bezpośrednich konosamentów towarowych. Większość linii regularnych ze Szczecina obsługiwana jest przez statki polskie i szwedzkie.

STATKI I ŻEGLUGA

Zarządzeniem Ministra Żeglugi z dn. 26 maja br. został ustanowiony proporczyk przodownika pracy dla statków Polskiej Marynarki Handlowej, których załoga odniosła zwycięstwo we współzawodnictwie pracy PMH. Proporczyk będzie nadawany przez Główny Komitet Morskiego Współzawodnictwa Pracy, na zasadach ustalonych osobnym regulaminem. Proporczyk będzie podnoszony na tylnym maszcie statku nad banderą armatora, równocześnie z banderą państwową, w portach polskich oraz na morzu przy mijaniu się ze statkiem polskim. Zarządzenie nakazuje, aby każdy statek Polskiej Marynarki Handlowej, przy mijaniu się na morzu ze statkiem odznaczonym proporczykiem przodownika pracy — salutował go przez opuszczenie bandery do połowy oraz trzykrotnym gwizdem długim.

Zakupione na wiosnę kutry ratownicze „Sztorm" i „Szkwał" pełnią stałą służbę patrolową u naszych wybrzeży. Na zdjęciu: „Sztorm" na wodach Zatoki Gdańskiej

W dniu 13 bm. wyszedł z portu szczecińskiego do Norwegii, w setny kolejny rejs od chwili powrotu do Kraju — s/s „Gliwice" (ex „Lida"). Jest to pierwszy po wojnie tego rodzaju jubileusz w naszej flocie. Po „Gliwicach" jubileusz setnego po wojnie rejsu obchodzić będą wkrótce statki „Wieluń" i „Rataj". Statek „Gliwice" powrócił do Kraju w sierpniu 1946. W czasie wojny pływał przez dwa lata na wodach Afryki Zachodniej, później brał udział w konwojach. W czasie działań wojennych trafiony został bombą lotniczą, która jednak nie wyrządziła mu większych szkód. Najstarsi służbą marynarze na „Gliwicach" to bosman Celestyn Zieliński, który rozpoczął pracę na tym statku jeszcze przed wojną jako chłopiec okrętowy, oraz steward gospodarczy Józef Skorupiński, pełniący swą funkcję na „Gliwicach" nieprzerwanie od czasu wojny.

W dążeniu do coraz lepszego usprawnienia planowania w eksploatowaniu statków, opracowano w GAL'u po raz pierwszy tzw. plan operatywny na kilka rejsów statku od razu, co pozwoli na lepsze wykorzystanie przerw postojowych, zwiększenie wydajności pracy itp. Wydział eksploatacyjny GAL'u opracował dokładnie plan czterech kolejnych rejsów na okres 5 tygodni tj. od 8 czerwca do 13 lipca — dla statku „Kutno". W toku tych podróży statek przewiezie 12 565 ton ładunku wykonując ogółem 8 311 100 tonomil. Przed odejściem statku w pierwszy objęty planem operatywnym rejs — załoga odbyła naradę wytwórczą wspólnie z pracownikami wydziału eksploatacji, analizując plan i dyskutując nad jego wykonaniem.

Plan operatywny czterech rejsów s/s „Kutno" był pierwszą próbą zamknięcia kilku jednostkowych planów w jeden wspólny. Wkrótce następny statek — s/s „Kolno" — również otrzymał plan operatywny i to na okres jeszcze dłuższy bo na dwa i pół miesiąca — od 13 czerwca do 30 sierpnia. W tym czasie „Kolno" ma wykonać sześć rejsów. Plan operatywny obejmując dokładne terminy wyjścia i wejścia statku do portu, ilość i jakość ładunku, podając normy zużycia bunkru, smaru i wody oraz tp. — stwarza bardzo szerokie możliwości dla załóg walczących w ramach współzawodnictwa w PMH o przyspieszenie rejsów, szybkość za- i wyładunku, oszczędność w materiałach i paliwie, zmniejszenie postojów.

RYBACTWO

Zbliża się sezon śledziowy. Traulery Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor" przeprowadzają ostatnie połowy dorsza na Bałtyku. Między innymi łowi jeszcze trauler „Kastoria", którego załoga — z wyjątkiem jednego kucharza — złożona jest z młodych zetempowców, przeważnie absolwentów Państwowej Szkoły Rybaków Morskich. Niektóre jednostki „Dalmoru" stoją już w porcie przygotowując się do sezonu połowów śledziowych i przeprowadzając konieczne remonty. Niektóre z traulerów np. „Merkury" i „Jupiter" odnawiają klasę na stoczni.

Następny z kolei rudowęglowiec — s/s „Pstrowski" — jest pospiesznie wykańczany na jednej z naszych stoczni i niezadługo wejdzie do eksploatacji

Do sezonu śledziowego przygotowują się również Zakłady Przetwórcze Centrali Rybnej. Zajmą się one przeróbką dostarczonej przez traulery ryby. W tym celu gromadzi się beczki, naprawia uszkodzone, opróżnia baseny solankowe z dorszy, przygotowując je na przyjęcie śledzi. Opracowywane są również nowe normy wydajności pracy, specjalnie dostosowane do wymagań sezonu śledziowego.

Pierwsi polscy szyprowie dalekomorscy, którzy wybitnie przyczynili się do zwiększenia produkcji oraz wykonali poważne zadania w akcji szkoleniowej — Paweł Gic i Wiktor Gorządek odznaczeni zostali srebrnymi Krzyżami Zasługi. Jednocześnie przodownica pracy sieciarni „Dalmoru" Czesława Kuberna, za przodujące wyniki w pracy oraz pracę społeczną udekorowana została brązowym Krzyżem Zasługi. Sieciarka Kuberna jest pierwszą pracownicą pomocniczego przemysłu rybołówstwa, wyróżnioną tak wysokim odznaczeniem, podobnie jak szyprowie Gic i Gorządek, którzy są pierwszymi odznaczonymi rybakami.

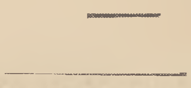
Doktór Kazimierz Demel, pracownik naukowy Morskiego Instytutu Rybackiego, uzyskał stopień docenta w zakresie oceanografii biologicznej i ekologii na Uniwersytecie Jagiellońskim w Krakowie, gdzie wygłosił wykład habilitacyjny pt. „Biologia Morza Barentsa". Jest to pierwszy wypadek w dziejach nauki polskiej, że pracownik morza uzyskał stopień docenta. Dr K. Demel jest najstarszym polskim pracownikiem w dziedzinie biologii morza, którą się zajmuje od roku 1923. Nazwisko jego znane jest nie tylko w kołach naukowych ale i wśród szerokich rzesz czytelników interesujących się życiem morza. Biografia prac dra Demela obejmuje ponad 120 pozycji, z których najbardziej rozpowszechnione są: „Życie Morza", „Biologia Morza" oraz „Zwierzę i jego środowisko".

Szyper Wiktor Gorządek (po prawej) za wybitne przyczynienie się do rozwoju naszego rybołówstwa dalekomorskiego — odznaczony został Krzyżem Zasługi

w postaci wydobywających się z wody pęcherzyków zużytego powietrza.

W tym samym roku inżynier szwedzki Nordenfeld skonstruował okręt poruszany maszyną parową w zanurzeniu, a nie — jak uprzednio okręt Allstitta — na powierzchni. Ponieważ jednak do wytwarzania pary, niezbędnej do poruszania maszyny, potrzebne jest paliwo oraz tlen, a spalanie wytwarza dym, który musiał by być odprowadzany przez komin, Nordenfeld wpadł na pomysł zabierania — w specjalnie do tego celu skonstruowanych zbiornikach — pary z lądu. Ilość tej pary, wtłoczonej pod dużym ciśnieniem do zbiorników, wystarczała jednak tylko na 4 godziny, i to było powodem dla którego zarówno ten, jak i dwa późniejsze okręty Nordenfelda, zbudowane na podobnej zasadzie, nie znalazły naśladowców. Na podkreślenie zasługuje fakt zastosowania twierdzona przez admiralicję rosyjską jako prototyp dalszych jednostek przeznaczonych dla rosyjskiej marynarki wojennej i zamówionych podług planów konstrukcyjnych Drzewieckiego. Były one jeszcze bardziej ulepszonej konstrukcji i posiadały sprawniej działające i silniejsze silniki elektryczne oraz większe akumulatory, co im umożliwiło osiągnięcie rewelacyjnej — jak na ówczesne stosunki — szybkości, wynoszącej na powierzchni 15, a w zanurzeniu 10 węzłów! Jeden z okrętów Drzewieckiego, wystawiony przezeń na konkursie międzynarodowym w Paryżu w roku 1897, zdobył bezapelacyjnie pierwszą nagrodę. Zasięg maksymalny tego okrętu wynosił 720 mil morskich (czyli blisko 1 300 kilometrów), co z uwagi na ówczesny stan techniki okrętów podwodnych było cyfrą bardzo dużą. Rozwijając metodę Burgois i Bruna Drze- powierzchni, zaś elektryczne — pod wodą.

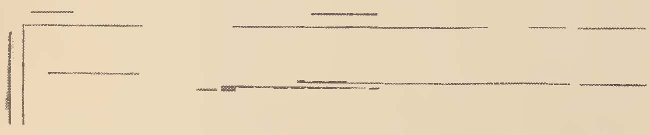
Obok inżynierów francuskich zwrócić należy także uwagę na trzech innych, współczesnych Drzewieckiemu konstruktorów. Byli to Irlandczyk John Holland,



Okręt podwodny Drzewieckiego

Amerykanin Simon Lake i Rosjanin I. G. Bubnow.

John Holland, irlandzki nauczyciel, który wywędrował do Ameryki, przejęty myślą skonstruowania środka do pokonania brytyjskiej floty, co w jego pojęciu miało umożliwić odzykanie przez Irlandię niepodległości, skonstruował — począwszy od roku 1875 — osiem modeli pływających i okrętów, zanim wreszcie rząd amerykański docenił jego pracę. Po wybudowaniu w roku 1898 dziewiątego okrętu — nazwanego „Holland" — amerykańska marynarka wojenna udzieliła Hollandowi zamówienia na budowę dalszych jednostek, przeznaczonych jednak bynajmniej nie na wojnę ze znienawidzoną przez ich konstruktora Wielką Brytanią. Cała późniejsza flota podwodna Stanów Zjednoczonych składała się z jednostek typu „Holland" i nawet do niedawna w jej składzie było kilka jednostek dość wiernie naśladujących okręt irlandzkiego nauczyciela, uważanego dziś w Stanach Zjednoczonych za amerykańskiego „ojca" broni



Pierwszy okręt podw. z napędem mechanicznym, zbudowany przez Allstitta

przez Nordenfelda po raz pierwszy odmiennego niż dotychczas uzbrojenia, a mianowicie torpedy automatycznej Whiteheada zamiast dotychczas używanej miny.

Coraz liczniejsi wynalazcy, uczeni i konstruktorzy okrętowi różnych narodowości (Anglicy, Amerykanie, Francuzi, Włosi i Hiszpanie) przystępowali do budowy okrętów podwodnych, jednakże żaden z wybudowanych w ciągu dwudziestu lat, jakie upłynęły od wybudowania pierwszych jednostek o napędzie mechanicznym, nie zasługuje na taką uwagę, jak okręt Drzewieckiego. Ten rosyjski inżynier polskiego pochodzenia*) wybudował w roku 1884 okręt napędzany silnikiem elektrycznym i doskonale działający. Oznaczało to dokonanie nowego kroku naprzód, gdyż okręt Drzewieckiego skonstruowany był — w przeciwieństwie do okrętu Allstitta (również — jak pamiętamy — wyposażonego w silnik elektryczny) — wyśmienicie i słusznie może pretendować do miana pierwowzoru współczesnych okrętów podwodnych. Tym bardziej, że na okręcie tym — posiadającym opływowe kształty wrzeciona — zastosował Drzewiecki również peryskop,

Okręt podwodny Nordenfelda

który dał zaczątek pracom badawczym w dziedzinie polepszenia tej do niedawna słabej strony okrętów podwodnych. Konstrukcja okrętu Drzewieckiego, zanurzającego się — podobnie jak i inne jednostki — na zasadzie napełniania i opróżniania zbiorników balastowych, została za- wiecki zbudował również w roku 1903 okręt podwodny z jednolitym silnikiem do pływania na- i podwodnego. Silnik ten, napędzany sprężonym powietrzem, umożliwiał rozwinięcie szybkości 11 węzłów na- i 6 węzłów pod wodą, jednakże z powodu licznych wad, których nie dało się usunąć, został zarzucony.

Okręt podwodny „Holland"

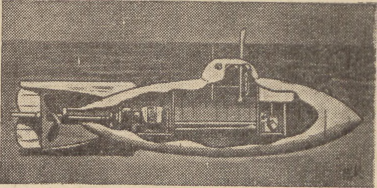
Ze współczesnych Drzewieckiemu konstruktorów okrętów podwodnych wymienić trzeba przede wszystkim inżynierów francuskiej marynarki wojennej. Z nich wyróżnili się szczególnie: naczelny konstruktor marynarki Dupuy de Lôme, który opracował plany okrętu „Gymnote", jego następca Gustave Zédé, który okręt ten wybudował, Emile Bertin — twórca okrętu „Morse", Claude Goubet — twórca miniaturowego okrętu podwodnego, którego kadłub odlany został z brązu, oraz Laubeuf, budowniczy pierwszego dwukadłubowego okrętu podwodnego świata. „Narval" Laubeufa jako pierwszy zbudowany został na zasadzie umieszczenia tanków balastowych poza zasadniczym kadłubem, w którym znajdują się pomieszczenia załogi, uzbrojenie oraz maszyny okrętu. W odróżnieniu od zasadniczego, wewnętrznego kadłuba, kadłub zewnętrzny nie był naciskotrwały, gdyż po napełnieniu go wodą w toku zanurzania okrętu ciśnienie zewnętrzne i wewnętrzne na jego blachy wyrównywało się. Kadłub ten zapewniał okrętowi lepsze kształty opływowe, zwiększające jego stateczność na powierzchni wody. Napęd „Narvala" stanowiły silniki naftowe podczas marszu na podwodnej. Zarówno dziewiąty, jak i dziesiąty (1901 r.) okręt Hollanda były jednostkami jednokadłubowymi, uzbrojonymi w wyrzutnie torpedowe i napędzanymi motorem elektrycznym i naftowym.

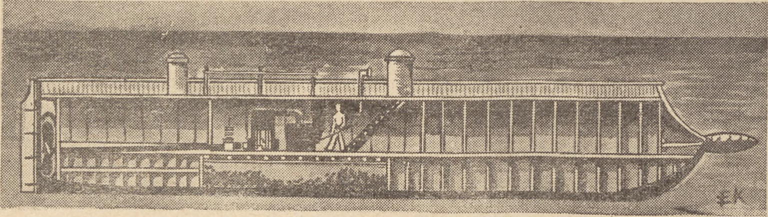
Simon Lake był również pewnego rodzaju fanatykiem, choć źródłem tego fanatyzmu nie były pobudki tak szlachetne jak te, którymi kierował się Holland.

Okręt podwodny Claude Goubeta

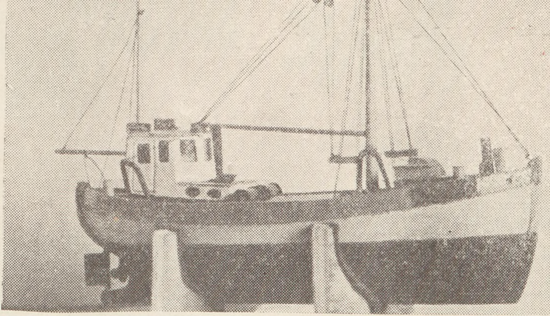
Lake był — jeśli się można tak wyrazić — urodzonym wynalazcą, który całe swe życie poświęcił na prace w dziedzinie wynalazków technicznych. Opatentował ich

*) Jako ciekawostkę można tu podać nazwisko innego konstruktora okrętów podwodnych o [illegible] wiecki nie był jedynym Polakiem zasłużonym w rozwoju podwodnego pływania. W r. 1885 niejaki Zaliński (może Caliński?) zbudował w Ameryce okręt podwodny poruszany silnikiem naftowym.

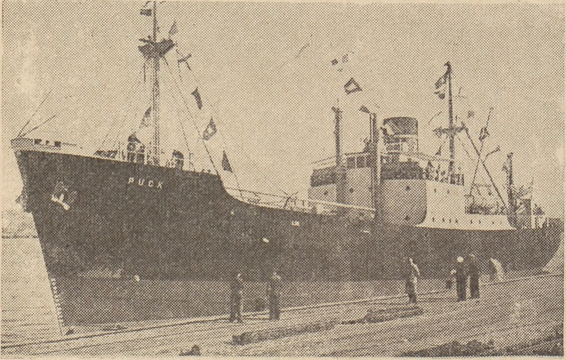




ODPOWIED
REDAK



Głosy z Morza


PUCK